

Liikennevakuuttamisen tulevaisuus ajamisen automaatiosta vertaisvuokraukseen

Liikenteen kansallisen kasvuohjelman liikennevakuuttamisen
toimenpiteen loppuraportti



Liikenne
Vakuutus
keskus

Yhteistyössä:



Sisällys

Johdanto	1
Liikenteen automaatio ja vastuukysymykset	3
Kuljettajavastuuopista	5
Nykylain soveltuvuus	6
Liikennevakuutuslaki	6
Tieliikennelaki	7
Rikoslain 23 luku	7
Tuotevastuulaki	8
Tulevia lainsäädäntöhankkeita	10
Vakuuttamisvelvollisuuden rajatapauksia – sähköiset liikkumisvälineet	11
Havaittuja ongelmakohtia	13
Vakuuttamisvelvollisuus ja korvaustoimi	13
Markkinointiin liittyvät ongelmat	14
Rekisteröinti ja valvonta	14
Tulevaisuuden skenaarioista	15
Uusien liikenteen palveluiden liikennevakuuttaminen	19
Ajoneuvon jakopalvelu	21
Toimijat ja roolit	21
Keskustelussa esille nousseita teemoja	23
Kehitysajatuksia	25
Ajamisen automaatiokokeilut ja liikennevakuuttaminen	27
Toimijat ja roolit	27
Keskustelussa esille nousseita teemoja	28
Kehitysajatuksia	30
Matkaketjut	31
Toimijat ja roolit	31
Keskustelussa esille nousseita teemoja	32
Kehitysajatuksia	35
Toimintaa aloittavan muistilista	36
Johtopäätökset	37

Tiivistelmä

Työ- ja elinkeinoministeriön Liikennealan kansallisen kasvuohjelman ja sittemmin Liikennealan kestävän kasvun ohjelman puitteissa tehty syväluotaus osoitti, että liikennevakuutusjärjestelmä on toimiva myös lähitulevaisuudessa. Järjestelmän toimivuutta testattiin sekä teoreettisemman, juridisen tarkastelun pohjalta että käytännön esimerkkien kautta.

Hyvästä pohjasta huolimatta kehitettävääkin on. Suomen kansallisessa lainsäädäntökehikossa on edelleen ratkaisemattomia kysymyksiä, jotka liittyvät muun muassa ajamisen automaatioon. Vaikka ihmiskuljettajan korvautumiseen automaatiojärjestelmällä on pyritty varautumaan, tarkennettavaa on jäänyt esimerkiksi ajoneuvo- ja rikoslakiin. Toisaalta vastuuketjut saattavat pidentyä ja ulottua tuotevastuuseen asti. Tuotevastuun roolin odotetaan kasvavan, mutta tuotevastuuseenkin liittyy haasteita, kuten näyttö- ja soveltamisalakysymykset.

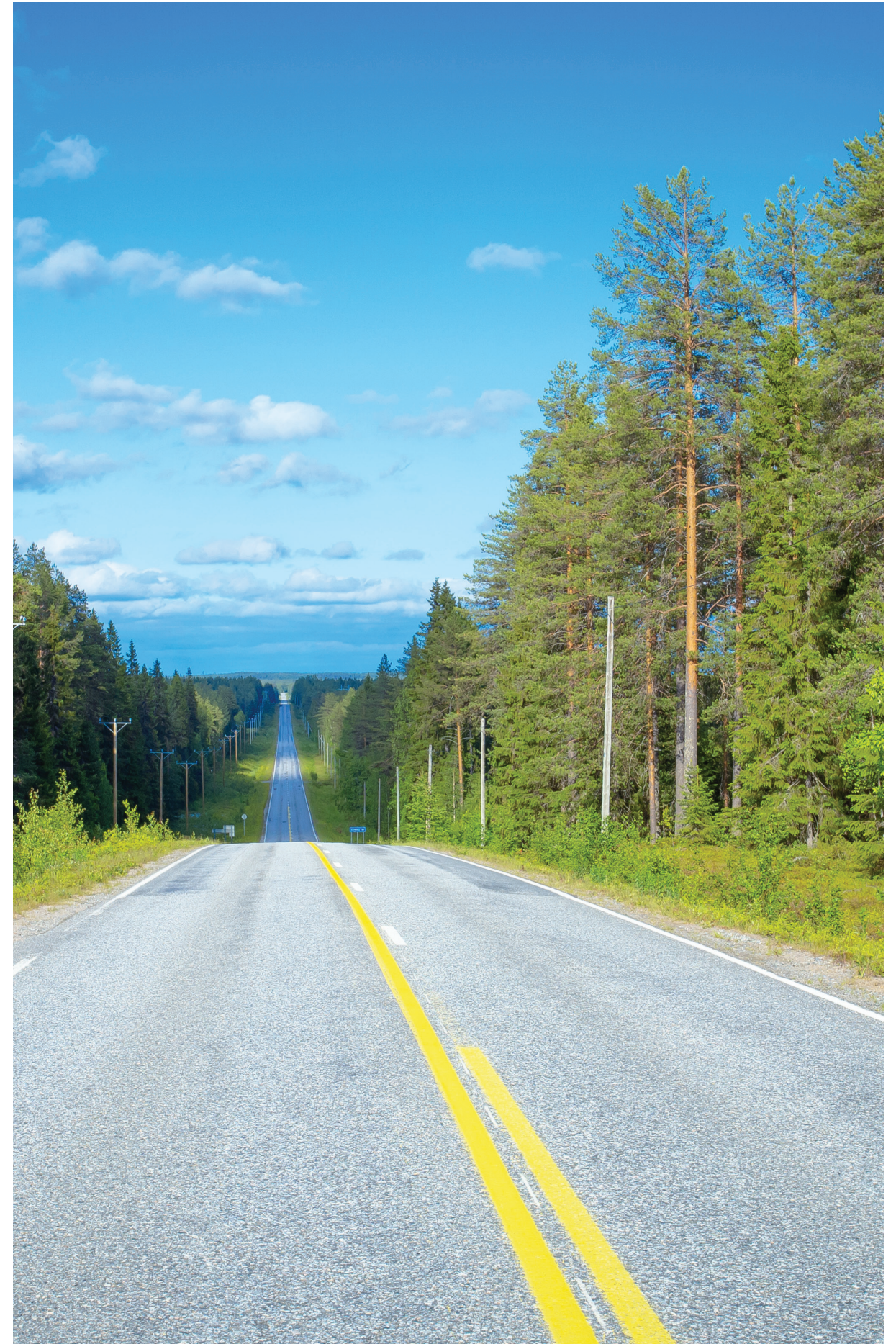
Lainsäädännön lisäksi tietojärjestelmät vaativat kehittämistä, mutta matka notkeampiin järjestelmiin ei käy hetkessä. Nykyisissä kansallisissa tietojärjestelmissä on jäykkyyttä, joka ilmenee esimerkiksi hitaina kehitysprosesseina ja korkeina muutoskustannuksina. Liikenteen uusien palveluiden tarjoajat käyttävät perinteisiä toimijoita notkeampia tietojärjestelmiä, joten tiedonkulun suhteen joudutaan tyytymään kompromisseihin. Ilmeisenä ratkaisuna on kankeimpien järjestelmien uusiminen, mutta tällöin törmätään investointien kannattavuuteen: miten investointien kohteena oleva liiketoiminta kehittyy ja mitä riskejä kehitykseen liittyy?

Liikennevakuuttamisen kannalta oleellista on myös vakuuttamisvelvollisuuden rajanveto. Osa liikenteen uusista palveluista hyödyntää ajoneuvoja, jotka osuvat juuri vakuuttamisvelvollisuuden rajapintaan. Liikkumispalveluiden tuottajan kannalta voi olla helpotus, että vakuuttamisvelvollisuutta ei ole, mutta kolikon kääntöpuolena palvelun käyttäjältä ja kolmansilta osapuolilta puuttuu liikennevakuutuksen tuoma turva. Vakuuttamisvelvollisuuden rajalla olevien ajoneuvojen kysymys on sinänsä merkityksellinen, että osaan niistä, kuten sähköpotkulautoihin, liittyy merkittävä riski eli onnettomuustiheys ajokilometriä kohden.

Vakuutusvelvollisuuden ulkopuolella olevat ajoneuvot eivät ole vakuuttamisen kannalta ongelma. Vakuutusyhtiöt vakuuttavat erilaisia riskejä, joten niillä on kyvykkyys tarjota täydentävää turvaa. Ongelmaksi saattaa sen sijaan nousta liikennepalvelun tarjoajan tai palvelua käyttävän asiakkaan osaaminen erilaisista vakuuttamisen käytännöistä. Jo pakollinen liikennevakuutus ja vapaaehtoinen autovakuutus eli kasko menevät helposti sekaisin, minkä vuoksi vuorovaikutus eri toimijoiden välillä on tärkeää, jotta vakuutusturvaan ei jää tahattomia aukkoja.

Uuden liikennepalveluja tuottavan toimijan kannattaa tutustua tämän raportin palveluesimerkkeihin, joissa on käsitelty eri palveluja liikennevakuuttamisen näkökulmasta. Käsitellyistä esimerkeistä eniten kehitystarpeita liittyi erilaisiin autonjakopalveluihin, joihin liittyy myös erilaisia liiketoimintamalleja. Osa palveluesimerkeistä oli puolestaan liikennevakuuttamisen kannalta selviä, vaikka liiketoiminnan vaatimaa kokonaisvakuuttamistarvetta ei tämän raportin puitteissa ratkaistukaan. Kyse oli tällöin lähinnä siitä, että palveluihin liittyi liikennevakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolisia kulkumuotoja.

Lopuksi, liikennevakuuttaminen ei ole pelkästään vakuutuksen ottajan ja vakuutusyhtiön välinen asia. Liikennevakuuttamisen liittyy erilaisia sidosryhmiä, joilla on oleellinen vaikutus järjestelmän toimintaan. Raportin taustatöissä esiin nousi usein esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, jolla on rooli niin nykyisen vakuutusjärjestelmän taustalla olevissa tietojärjestelmissä kuin automaatiokokeilujen lupaprosesseissa. Näin ollen liikennevakuutusjärjestelmän kehitys vaatii laajempaa yhteistyötä kuin ensivaikutelmalta arvaisi.



Johdanto

Tämän raportin taustalla oleva työ aloitettiin nimikkeellä ”Liikennealan kansallinen kasvuo-
hjelma” kulkeneen hankkeen puitteissa, ja aivan työn loppumetreillä hankkeen ni-
meksi vaihtui ”liikennealan kestävä kasvun ohjelma”. Ohjelma koostuu vuosille 2018-22
asetetuista toimenpiteistä.

Yksi toimenpiteistä oli tämän raportin tehtävänanto eli käynnistää keskeisten toimijoiden
yhteistyöfoorumi, jonka tehtävänä oli varmistaa Suomen liikennevakuutusjärjestelmän
kattavuus, kun kuljettajan asema muuttuu automaation yleistyessä. Lisäksi yhteistyöfoo-
rumin tavoitteena oli varmistaa liikennevakuutusjärjestelmän ajantasaisuus uudistusten
keskellä sekä luoda liikennevakuutusjärjestelmästä kansallinen kilpailuetu mahdollistaen
uusien innovaatioiden testaaminen ja varhainen käyttöönotto Suomessa.

Liikennevakuutus on lakisääteinen ja pakollinen vakuutus. Vakuuttamisvelvollisuus kos-
kee ajoneuvon omistajaa ja haltijaa yhteisvastuullisesti. Jokainen lainsäädännössä tar-
koitettu moottoriajoneuvo pitää asianmukaisesti liikennevakuuttaa, ellei sitä ole erikseen
vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettu. Liikennevakuutus toimii vastuu- ja henkilövakuu-
tuksena ja on sosiaaliturvaan kiinteästi liittyvä ja sitä täydentävä. Liikennevakuutuksesta
korvataan liikennevahingosta aiheutuneet henkilövahingot sekä ulkopuolisille aiheutuneet
omaisuusvahingot. Henkilövahingot korvataan myös liikennevahingon aiheuttaneelle
osapuolelle. Suomalainen liikennevakuutus on voimassa kaikissa EU-maissa ja Sveitsis-
sä. Liikennevakuutuskeskus turvaa viime kädessä vakuuttamattomien, tuntemattomien
ja vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot.

Liikennealan kansallisen kasvuo-ohjelman toimenpiteille ei ollut yhteistä formaattia eikä
selkeää yhtenäistä ohjausta. Kunkin toimenpiteen vastuutahot ovat voineet itsenäises-
ti valita lähestymistavan aiheeseen sekä työskentely- ja lopputulosten esittämistavan.
Liikennevakuutuskeskus valmisti liikennevakuutusjärjestelmää koskevan toimenpiteen
läpivientiä yhteistyössä ITS-Finlandin kanssa ja päätyi edistämään toimenpidettä liiken-
nevakuutusta käsitelleen keskustelufoorumin muodossa.

Foorumille nimettiin ohjausryhmä, jonka puheenjohtajana toimi Elina Immonen (LVM) ja
jäseninä Laura Eiro (ITS-Finland), Mikko Helminen (Traficom), Janne Jumppanen (LVK),
Tapio Koisaari (LVK) ja sihteerinä Lauri Linna (LVK). Ohjausryhmän johdolla laadi-
ttiin liikennesektorin toimijoille Webropol-kysely, jolla kartoitettiin foorumissa käsiteltäviä

asioita sekä toimijoiden kiinnostusta osallistua foorumin työskentelyyn. Kutsu foorumiin
osoitettiin laajasti liikenteen toimialan eri sektorien toimijoille. Webropol-kyselyyn saatujen
vastausten perusteella foorumissa syvennettäviksi teemoiksi nostettiin kaksi kokonai-
suutta:

- juridiset kysymykset, datan käyttö ja vastuukysymykset, sekä
- liikennevakuutusjärjestelmän soveltuvuus uusien liikkumispalveluiden tarpeisiin

Liikennevakuutusfoorumi kokoontui ensimmäisen kerran 7.9.2020. Tapaamisessa käytiin
läpi foorumin tavoite ja täsmennettiin syvennettäviä kokonaisuuksia. Syvennettävien
aiheiden käsittelytavaksi sovittiin työryhmätyöskentely. Työryhmät kokoontuivat neljästä
viiteen kertaa, minkä jälkeen työryhmien loppupäätelmät on koottu yhteen.

Tämä yhteistyöfoorumin loppuraportti on suunnattu kaikille uusien liikennepalveluiden
vakuuttamisen parissa työskenteleville. Sen rakenne noudattaa sikäli työryhmien työ-
skentelyä, että raportin alkuosan materiaali on pääsääntöisesti juridiikkatyöryhmältä pe-
räisin, kun taas palvelutyöryhmän panos näkyy loppuosassa. Työryhmiin osallistui uusien
liikkumiskäytäntöjen kehittäjiä, vakuutusyhtiöiden edustajia ja viranomaisia. Loppuraportin
tekstin on tuottanut työryhmien sihteeristönä toimineet Liikennevakuutuskeskuksen asi-
antuntijat Lauri Linna, Tapio Koisaari ja Minna Anttonen.

Liikenteen automaatio ja vastuukysymykset



Kun puhutaan liikenteen automaatiosta, keskustelu käydään pitkälti teknologisesta näkökulmasta: mikä on teknisesti mahdollista nyt tai tulevaisuudessa. Liikenteen automaatioon liittyy kuitenkin runsaasti muitakin ratkaistavia kysymyksiä, erityisesti erilaisia juridisia kysymyksiä. Tällä hetkellä lainsäädännöllinen fokus on pitkälti siinä, miten poistetaan liikenteen automaation teknologisen kehityksen esteitä tai miten automaatio saadaan jalkautettua nykyliikenteen sekaan.

Fokusta täytyy kuitenkin vähitellen siirtää myös siihen, mitä sääntöjä sovelletaan, kun automaatiojärjestelmä ohjaa kulkuneuvoa ja on esimerkiksi osallisena liikennevahingossa. Vaikka liikenteen automaatio kehittyy koko ajan, tulee liikenne olemaan vielä pitkään niin kutsuttua sekaliikennettä. Tämä tarkoittaa sitä, että kuljettajina toimii sekä luonnollisia henkilöitä että automaattisia ajojärjestelmiä. Tämän raportin taustalla olevan foorumityöskentelyn erityisenä tavoitteena oli tukea lainsäädäntötyötä ja havaita mahdollisia lainsäädännöllisiä esteitä tai ongelmia, jotka voisivat toimia kehitystä hidastavina tekijöinä. Koska työryhmä koostui pitkälti vakuutusalan edustajista, haluttiin myös luoda selkeitä ratkaisuehdotuksia tulevaisuuden liikennevahinkojen käsittelyyn ja korvaamiseen.

Alkuperäisenä tavoitteena oli tarkastella ajamisen automaation lisäksi myös ajoneuvodatan merkitystä ja sen jakamista tulevaisuuden liikenteessä. Työskentelyn edetessä kui-

tenkin todettiin, että asia käsitellään EU:ssa jo laajasti. EU:ssa käsitellään muun muassa ITS-direktiivin uudistus, ehdotus datanhallintoasetukseksi ja oma lakiehdotus ajamisen automaatiosta (legislative proposal on automated and connected driving). Uudistuksia ollaan viemässä läpi jo mahdollisesti vuoden 2021 aikana. Tämän vuoksi aiheen käsitte-lystä kansallisesta näkökulmasta luovuttiin.

Nyky-lainsäädännön mukaan automaatioteknologiaa sisältävä ajoneuvo on liikenneva-kuutettava kuten perinteisetkin, ja liikennevakuutusjärjestelmä on Suomessa ensisijainen siviilioikeudellinen vastuunkantaja liikennevahinkojen korvaamisessa. Edelleen, lakisääteinen liikennevakuutusjärjestelmä on Suomessa ensisijainen liiken-nehinkojen korvaaja, ja näin ollen vastuuseen liittyviä kysymyksiä ja näkökulmia on tarkasteltava liikennevakuutusjärjestelmän kautta.

Näin ollen raportin taustatöissä oli luontevaa keskittyä nimenomaisesti liikenteen automaatioon liittyviin vastuukysymyksiin. Kohteena oli erityisesti siviilioikeudellinen vas-tuu, mutta aiheita oli välttämätöntä tarkastella myös soveltuvien osin rikosoikeudellisen vastuun näkökulmasta.

Ensisijaisena tavoitteena oli selvittää, miten ajamisen lisääntyvä automaatio tulee vaikut-tamaan vastuuperusteiden arviointiin. Työllä haluttiin selkeyttää vastuunjakokysymyksiä nykylainsäädännön ja tulevan lainsäädännön valossa. Erityisen tarkastelun alla oli Wienin tieliikennesopimuksen artiklan 34 bis muutos, jonka seurauksena myös automaatiojär-jestelmä voidaan katsoa kuljettajaksi. Tulevan muutoksen myötä liikenne muuttuu pik-kuhiljaa niin kutsutuksi sekaliikenteeksi. Tämä tarkoittaa sitä, että kuljettajina toimii sekä luonnollisia henkilöitä että automaatiojärjestelmiä. Tämän vuoksi on tärkeää ja asianmu-kaista selvittää, miten nykylainsäädäntö käyttäytyy ja toimii kun kuljettajina toimii sekä luonnollisia henkilöitä että koneita.

Työskentelyn edetessä yhdeksi pääperiaatteeksi nousi sivullisen suoja ja sen varmis-taminen. Liikennevakuutus on lähtökohtaisesti ankaran vastuun periaatteella toimiva vastuuvakuutus, jonka tarkoituksena on korvata täysimääräisesti kolmansille osapuolille aiheutuneita vahinkoja. Tavoitteena oli varmistaa, ettei tällä hetkellä voimassa olevaan kattavaan sivullisen suojaan jää puutteita.

Liikennevahingossa vahingonkärsineelle ei ole merkitystä sillä, minkälainen ajoneuvo on ollut vahingon aiheuttaja. Tämä tarkoittaa sitä, että myös automaatiojärjestelmien aiheuttamien liikennevahinkojen kohdalla on kolmannelle osapuolelle aiheutuneet vahingot pystyttävä korvaamaan liikennevakuutusjärjestelmän mukaisesti yhtä tehok-kaasti kuin ennenkin, mutta lopullinen korvausvastuu voi määräytyä eri tavalla, kuten tuotevastuun kautta.

Kuljettajavastuuopista

Kun puhutaan vastuusta tieliikenteessä, on perinteisesti ajateltu kuljettajan vastuuta toimia tilanteessa kuin tilanteessa huolellisesti ja välttää vahinkoja. Lähtökohtaisesti on myös lähdetty siitä oletuksesta, että kuljettaja on aina luonnollinen henkilö, eli ihminen. Tästä näkemyksestä on lähtenyt myös vuoden 1968 Wienin tieliikennesopimus, jonka 8 artiklan mukaan kuljettajana saa toimia vain fyysisiltä ja psyykkisiltä ominaisuuksiltaan kelpoinen henkilö ja lisäksi hänellä tulee olla asianmukainen ajo-oikeus.

Vuonna 2022 voimaan tulevan uuden artikla 34 bis:n mukaan kuljettajan määritelmä voi täyttyä myös niissä tapauksissa, joissa ajotehtävää hoitaa ihmisen sijaan tekninen ajojärjestelmä. Tämä olisi mahdollista, mikäli kansallinen lainsäädäntö sen sallisi. Näin kuljettajan määrittely jätettäisiin pitkälti kansalliselle lainsäädännölle, jolloin myös määrittelyerot olisivat mahdollisia, mikä voisi tuottaa ongelmia rajat ylittävälle liikenteelle.

Suomen liikennettä ja ajoneuvoja koskevassa lainsäädännössä ei juurikaan enää määritellä kuljettajaa ja lait on kirjoitettu neutraalisti passiivissa. Näin on tehty esimerkiksi tieliikennelaissa, liikennevakuutuslaissa ja ajoneuvolaissa. Lähtökohtaisesti voisi katsoa, että lain neutraali kirjoitustapa kuljettajan osalta mahdollistaa Wienin tieliikennesopimuksen artikla 34 bis:in hyödyntämisen autonomisten ajoneuvojen osalta. Kun kuljettajaa ei ole lainsäädännössä määritelty ja sen voidaan uudistuksen jälkeen katsoa olevan myös tekninen ajojärjestelmä, voisi todeta, että Suomen lainsäädäntö sallii automaattisen ajojärjestelmän toimimisen kuljettajana.

Neutraalista kirjoitustavasta huolimatta lainsäädännössämme ja kulttuurissamme elää vahvana oletus siitä, että kuljettaja on ihminen. Lainsäädännössä on kuljettajalle määritelty erilaisia tehtäviä ja velvollisuuksia, joita voisi olla vaikea katsoa tekoälyn suoritettavaksi. Tämä korostuu esimerkiksi ajoneuvolaissa kuljettajan vastuuna ajoneuvon liikennekelpoisuudesta tai liikennevakuutuslain ns. kuljettajapaikkasuojasta, jonka perusteella korvataan kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot. Ehkä kaikkein selvimmin oletus ihmiskuljettajasta ilmenee kuitenkin rikoslaissa: kone ei voi tehdä asioita tuottamuksellisesti tai tahallisesti eikä täyttää rikoslain tunnusmerkistöjä.

Kuljettajan ei tarvitse olla ajoneuvon sisälläkään, vaan hän voi hallita ajoneuvoa etäohjauksella. Nykyisen Wienin tieliikennesopimuksen mukaisesti edellytyksenä kuitenkin on, että etäohjauksessakin ajoneuvoa valvoo kuljettaja, eli nykylainsäädännön mukaan luonnollinen henkilö. Ajoneuvon etäohjauksesta ei kuitenkaan nimenomaisesti säännellä missään. Oletettavaa siis on, että etäohjaavaa kuljettajaa sitovat tällä hetkellä samat velvollisuudet ja vastuut kuin mitä ajoneuvossa olevaa kuljettajaa.

Nykylain soveltuvuus

Liikennevakuutuslaki

Liikennevakuutusjärjestelmän ja sivullisen näkökulmasta ei ole merkitystä sillä, kuka tai mikä ajoneuvoa on tosiasiallisesti kuljettanut. Jalankulkijan tai pyöräilijän vahingot korvataan ankaran vastuun periaatteen mukaisesti siitä huolimatta, onko vastapuolen vahingon aiheuttamaa ajoneuvoa kuljettanut ihminen vai tekoäly. Liikennevakuutuslakia sovelletaan niihin tilanteisiin, joissa liikennevahingon on katsottu aiheutuneen ajoneuvon liikenteeseen käytöstä.

Poikkeus ankaran vastuun periaatteeseen koskee kahden ajoneuvon välistä yhteentörmäystä. Liikennevakuutuslain 33 §:n mukaan, kun ajoneuvon aiheuttama vahinko on kohdistunut toiseen ajoneuvoon, kiskoilla kulkevaan raideliikenneajoneuvoon tai tällaisessa ajoneuvossa olevaan henkilöön tai omaisuuteen, vahinkoa ei korvata ensiksi mainitun ajoneuvon vakuutuksesta, jollei vahinko ole aiheutunut ajoneuvon: 1) omistajan, haltijan, kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta; 2) liikennesääntöjen vastaisesta kulusta tai sijainnista; tai 3) puutteellisesta kunnosta tai virheellisestä kuormauksesta.

Wienin tieliikennesopimuksen muutos saattaa muuttaa 1)-kohdan mukaista kuljettajan tuottamuksen arviointia merkittävästi, ellei jopa tee siitä täysin tarpeetonta mitä pidemmälle kehitys etenee. Tuottamuksella tarkoitetaan perinteisesti luonnolliselle henkilölle kuuluvan huolellisuusvelvoitteen laiminlyöntiä. Liikennevahinkotapauksissa kyse on pitkälti inhimillisen toiminnan ja sen seurausten arviointia.

Wienin tieliikennesopimuksen muutoksen myötä tulee mahdolliseksi, että kyydissä olevan ihmisen rooli voi ajon aikana vaihdella kuljettajasta matkustajaan. Tällaisissa tilanteissa sattuneissa liikennevahingoissa tulevat tuottamuksen arviointi ja lopullisen vastuutahon löytäminen vaatimaan vakuutusyhtiöiltä aivan erilaista teknistä tietotaitoa kuin ennen. On esimerkiksi selvitettävä, kuka tai mikä oli liikennevahingon aikana vastuussa ajoneuvosta, ja kuka on laiminlyönyt oletetun huolellisuusvelvoitteensa.

Automaatiojärjestelmä ei itsessään voi olla tuottamusvastuussa, koska ajojärjestelmä ei voi toimia huolimattomasti. Niissä tilanteissa, joissa ajojärjestelmä on toiminut kuljettajana, ei kyseessä olevaa kohtaa näin ollen voida soveltaa. Tämän vuoksi lopullisen vastuutahon selvittämiseen joudutaan etsimään pidemmältä vastuuketjusta ja turvautumaan muiden tahojen toiminnan arviointiin. Tuottamuksen arvioijan on päästävä käsiksi

tekniisiin tietoihin, lokeihin ja algoritmeihin, joihin ei nykytilanteessa välttämättä ole vielä pääsyä.

Kohdat 2) ja 3) toimivat melko hyvin teknologianeutraalilta pohjalta. Toki on selvää, että esimerkiksi 3)-kohdan mukaiseen ajoneuvon puutteelliseen kuntoon tulee liittymään en- tistä enemmän tietoteknistä arviointia. Tulevaisuudessa puutteellisen kunnon arviointiin saattaa liittyä esimerkiksi pakollisten ohjelmistopäivitysten ja niiden laiminlyönnin merki- tyksen arviointia.

Työryhmässä pohdittiin yhtenä vaihtoehtona ankaran vastuun periaatteen laajentamista koskemaan ajamisen automaatiota myös kahden ajoneuvon välisessä törmäyksessä. Kyseinen laajennus edellyttäisi luonnollisesti lakimuutosta. Tämä koettiin vaihtoehtona kuitenkin epäoikeudenmukaiseksi ja kohtuuttomaksi. Ankaran vastuun laajentaminen automaatiojärjestelmän kuljettamiin ajoneuvoihin myös kahden ajoneuvon törmäykseen asettaisi automaatiojärjestelmän syyllisen asemaan tilanteessa kuin tilanteessa, myös niissä tilanteissa joissa yhteentörmäyksen on aiheuttanut vastapuolena ollut perinteinen ajoneuvo.

Tieliikennelaki

Tienkäyttäjillä tarkoitetaan tieliikennelaissa jokaista, joka on tiellä taikka kuljettaa sillä olevaa ajoneuvoa tai raitiovaunua. Tienkäyttäjää ei ole kuitenkaan tarkemmin määritelty. Määritelmä on selkeästi laaja, mutta on epäselvää, voidaanko tienkäyttäjällä tarkoittaa myös automaattista ajojärjestelmää. Kuljettajalle esitettyjen velvollisuuksien perusteella myös tieliikennelaki vaikuttaisi lähtevän siitä oletuksesta, että kuljettaja on luonnollinen henkilö. Näin ollen myös tieliikennelain määritelmiä tulisi päivittää vastaamaan paremmin oikeudellista tilaa. Tähän voisi kuulua esimerkiksi automaattisten ajojärjestelmien määrit- telemistä omaksi tienkäyttäjryhmäkseen tai jopa kokonaan tienkäyttäjä-termistä luopu- mista.

Rikoslain 23 luku

Liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä ennalta arvattavuutta ylläpidetään rikos- ja hallinto-oikeudellisin keinoin. Tieliikenn rikoksia luetaan syyksi tienkäyttäjille tai kuljettajalle.

Automaatiojärjestelmä voi Wienin tieliikennesopimuksen lisäyksen jälkeen toimia kuljet- tajana, mutta sen rooli tienkäyttäjänä on edelleen epäselvä. Rikosoikeudellisen vastuun kannalta on kuitenkin selvää, ettei automaatiojärjestelmä voi itsenäisesti tehdä rikosta. Rikoksella tarkoitetaan rangaistavaa tekoa, johon liittyy tahallisuutta tai huolimattomuut-

ta. Koska nykyainsäädännön mukaan rikoksen tunnusmerkistön toteutumiseen tarvi- taan näitä inhimillisiä piirteitä, automaatiojärjestelmä ei voi tehdä rikosta. On esimerkiksi selvää, ettei automaatiojärjestelmä voi ”tahallaan” tai ”törkeästi huolimattomuudesta” rikkoa liikennesääntöjä ja näin syyllistyä törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Selvitettävää kuitenkin on, miten pitkälle rikosoikeudellisen vastuun voi ulottaa ja voiko esimerkiksi jonkun automaatiojärjestelmään välillisesti liittyvän toisen osapuolen tahalli- suus tai huolimattomuus täyttää rikoksen tunnusmerkistön.

Tuotevastuulaki

Tuotevastuulain mukaan korvauksia maksetaan, kun tuotteessa on ollut lain tarkoitta- ma virhe. Ajoneuvoteknologian kehityksen myötä myös tuotevastuulain merkitys tulee todennäköisesti kasvamaan liikennevahinkojen korvaamisessa. Jos liikennevahingon aiheuttajaksi katsotaan ajoneuvon valmistajan tuotteessa oleva puute tai virhe, on liiken- nevakuutusyhtiön mahdollista hakea korvausta valmistajalta takaisinsaantina tuotevirhe- vastuulain perusteella.

Oikeus takaisinsaantiin liikennevahingoissa tuotevastuulain nojalla tuli mahdolliseksi liikennevakuutuslain uudistuksen myötä vuonna 2017. Lakiuudistuksen hallituksen esi- tyksessä arvioitiin tuotevastuuregressien määräksi liikennevahinkotapauksissa muutama vuodessa, mutta toistaiseksi niistä ei ole liikennevakuutusyhtiöissä kokemusta. Muu- tosta perusteltiin hallituksen esityksessä uusilla riskeillä, joista aiheutuvien kustannusten jäämistä moottoriajoneuvon omistajien ja haltijoiden kustannettaviksi ei voida pitää perusteltuna aiheuttaja maksaa -periaatteen toteutumisen kannalta. Tuotevastuuregres- sillä ei ole vaikutusta ensisijaiseen vastuuseen eli vahinkoa kärsineen asemaan.

Tuotevastuulaki säädettiin suojaamaan kuluttajaa harvinaisessa vahinkotilanteessa, eli tilanteessa, jossa tuotteessa on ollut selkeä turvallisuuspuute. Tuotevastuu ei edellytä tuottamusta, vaan kyseessä on vahingonkorvauslakiin perustuva ankaran vastuun järjes- telmä, jota ei voida sopimuksella rajoittaa. Vastuuta voidaan kuitenkin rajoittaa vastuu- ketjussa erilaisin sopimuksin ja vakuutuksin, esimerkiksi ajoneuvon eri osien valmistajien välillä.

Tuotevastuulainsäädännön soveltaminen liikennevakuutusjärjestelmään on tietyiltä osin ongelmallinen. Ensinnäkin, tuotevastuulaista korvataan henkilölle taikka yksityiseen käyttöön tai kulutukseen tai pääasiassa sellaiseen käyttöön tarkoitetulle omaisuudelle tuotteesta aiheutunut vahinko. Näin ollen tuotevastuulain soveltamisen piiristä voisivat rajautua ulos esimerkiksi ammattikäyttöön tarkoitetut ajoneuvot.

Toisekseen, tuotteen määritelmä on tällä hetkellä epätarkka. Lähtökohtaisesti tuotteella tarkoitetaan irtainta esinettä, myös toiseen irtaimeen esineeseen tai kiinteistöön liitettyä. Tuotevastuulaki on jo vuodelta 1985, jolloin tuotteella tarkoitettiin pitkälti fyysistä käyttöesinettä. Nykyään rajanveto ja tuotteen määrittely on haastavampaa, esimerkiksi irrallisten ohjelmistojen, datan ja muiden ei-fyysisten ”esineiden” kohdalla. Tuotevastuulain mukaan vaaditaan tuotteen turvallisuuspuute, joka voi olla suunnittelu-, valmistus-, ohje- tai kehittelyvirhe. Tällä hetkellä on epävarmaa, riittääkö esimerkiksi puutteellinen tietoturva tai virhe algoritmissa täyttämään tuotevastuulain määritelmän tuotteen turvallisuuspuutteesta. Näin on kuitenkin syytä olettaa. Terminologian päivittäminen on keskeisessä osassa EU:ssa käynnistyneessä tuotevastuudirektiivin tarkasteluhankkeessa.

Kolmanneksi, haasteita luo myös tuotevastuulain mukainen vahinkoa kärsineen velvollisuus näyttää toteen vahinko, tuotteen puutteellinen turvallisuus sekä puutteellisen turvallisuuden ja vahingon välinen syy-yhteys. Regressin osalta näyttövelvollisuus siirtyisi korvauksenhakijalle eli vakuutusyhtiölle. Kun kyseessä on ajamisen automaatiojärjestelmää koskevan vian paikallistaminen ja toteennäyttö, vahingon ja syy-yhteyden toteennäyttö sekä vastuutahon löytäminen, korvauksen hakuprosessi voi olla hyvinkin haastavaa vakuutusyhtiölle ja vaatii aivan uudenlaista osaamista ja tietotaitoa. Toisaalta viallisen tuotteen valmistajalla on paras osaaminen ja informaatio vikatilanteen selvittämiseen. Tämän vuoksi tulevaisuudessa tarvitaan vähintään laajat tiedonsaantioikeudet dataan ja algoritmeihin.

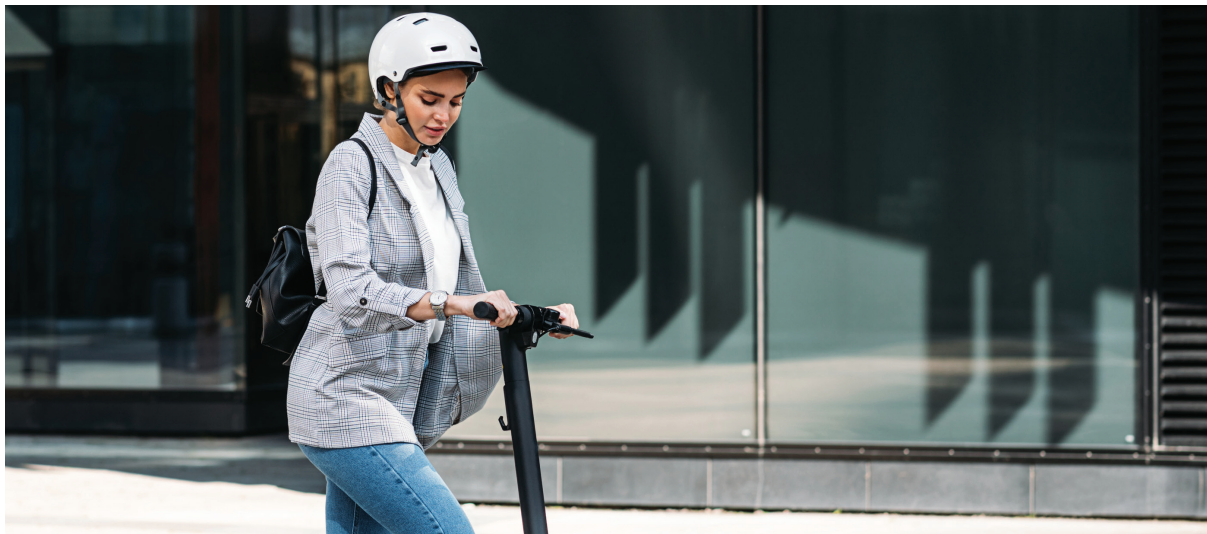
Edellä kuvatuista syistä johtuen on esitetty myös näyttötaakan kääntämistä korvauksenhakijan hyväksi. Linjan muutoksesta on nähtävissä merkkejä jo kansainvälisessä oikeuskäytännössä ja lakihankkeissa. Liian matala näyttökynnys vaikeuttaa liiketoimintaa, estää innovaatiota ja nostaa vakuutusmaksuja. Toisaalta liian korkea kynnys estää tehokkaan oikeuden saannin ja kustannusten kohdistumisen oikeaan järjestelmään.

Tulevia lainsäädäntöhankkeita

Wienin tieliikennesopimuksen uudistuksen lisäksi EU:ssa on meneillään eri lakihankkeita, joilla etsitään ratkaisuja ajamisen automaation haasteisiin. Tällä hetkellä valmistelussa on esimerkiksi oma asetus tekoälystä ja siihen liittyvistä linjauksista. Luonnos keskittyy lähtökohtaisesti tekoälyn eettisiin ongelmiin, läpinäkyvyyteen ja vastuullisuuteen. Alun perin asetukseen piti sisältyä myös vastuukysymysten ratkaisua, mutta niiden käsittely siirretään tulevaisuuteen ja toteutetaan todennäköisesti omalla erillisellä instrumentilla. Kansallisesti LVM on laatimassa omaa lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelmaa. Suunnitelman tarkoituksena on edistää liikenteen automaatiota ja kehittää nykyistä lainsäädäntökehikkoa. Meneillään on myös ajoneuvodatan saannin helpottamiseen tähtääviä lakihankkeita, joilla on merkitystä muun muassa liikennevahinkojen vastuukysymysten ratkaisemisessa.



Vakuuttamisvelvollisuuden rajatapauksia – sähköiset liikkumisvälineet



Suomi hyväksyi ensimmäisenä Euroopan maana tietyt kriteerit täyttävät uudet sähköiset laitteet tieliikenteessä. Jalankulkua avustavat laitteet (esimerkiksi leijulaudat ja yksipyörät) eivät lyöneet läpi, mutta sen sijaan tehoiltaan vaihtelevat sähköpotkulaudat ja -pyörät yleistyivät, ja niiden suosio on viime vuosina kasvanut huomattavasti.

Kevyistä sähköajoneuvoista säädetään ajoneuvolaissa. Ajoneuvolain 29 §:n mukaan kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan sellaista muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää tai L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa, jonka eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Suomen lainsäädännön linja on yhdenmukainen EU:n niin kutsutun L-puiteasetuksen kanssa (N:o 168/2013).

Vuonna 2016 tehdyssä liikennevakuutuslain uudistuksessa sähköiset liikkumisvälineet, kuten sähköpotkulaudat, rajattiin pääsääntöisesti vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle. Katsottiin, etteivät laitteet luonteensa vuoksi sovi liikennevakuutuslain soveltamisalaan, eikä niitä lueta moottoriajoneuvoksi. Asiassa päätettiin jäädä odotta-

maan liikennevakuutusdirektiivin uudistusta, joka on tällä hetkellä käynnissä. Direktiiviuudistuksen keskiössä on näiden laitteiden kohtelu vakuutusmielessä.

Tällä hetkellä keskustelut erityisesti ajoneuvon määritelmästä ovat vielä osittain kesken. Yksi ehdotettu linjaus on sitoa ajoneuvon määritelmä nopeus- ja painokriteereihin, mutta prosessi ei ole vielä valmis. Joka tapauksessa direktiivissä on kyse minimiharmonisoinnista, ja on hyvä tiedostaa, että myös vakuuttamisvelvollisuudesta voidaan säätää kansallisesti EU-direktiiviä laajemmin.

Suomen nykytilanteen mukaan korkeintaan 25 kilometrin tuntivauhdilla kulkevaa ja korkeintaan 1 kW tehoista (kaksipyöräisissä myös korkeintaan 80 cm leveys ja 44 cm istuinkorkeus) sähköistä liikkumisvälinettä ei tarvitse liikennevakuuttaa eikä rekisteröidä. Laitteiden ei katsota olevan moottoriajoneuvoja. Näihin laitteisiin liittyviin riskeihin varaudutaan vapaaehtoisilla vakuutuksilla.

Yli 25 kilometriä tunnissa kulkevat tai yli 1 kW tehokkaammat laitteet ovat lain silmissä moottoriajoneuvoja. Silloin ne tulee aina myös liikennevakuuttaa. Tällaiset sähköiset liikkumisvälineet ovat ominaisuuksiensa ja liikenteellisen riskinsä puolesta verrattavissa esimerkiksi mopoon. Toisin kuin mopoja, niitä ei kuitenkaan rekisteröidä. Lisäksi on hyvä huomata, että kyseiset laitteet ovat tieliikenteessä laittomia. Traficomien tulkinnan mukaan ne ovat kuitenkin maastokäytössä sallittuja. Liikennevakuuttamisvelvollisuuteen tällä ei kuitenkaan ole merkitystä.

Tämän raportin selvitysten lähtökohtana oli, että vahingonkärsineen suojan on oltava kattava vakuuttamisratkaisusta huolimatta, sillä sähköisiin liikkumisvälineisiin liittyvä liikenteellinen riski on jo nähtävissä. On tiedossa, että esimerkiksi sähköpotkulautojen käyttöön liittyviä henkilövahinkoja hoidetaan sairaaloissa entistä enemmän. Tämän vuoksi riskeiltä suojautuminen olisi tärkeää, mutta sähköisten liikkumisvälineiden riskien kattaminen nykyisessä liikennevakuutusjärjestelmässämme on tulevaisuuden osalta vielä auki. Kuten edellä on todettu, kansallisesti on mahdollista säätää liikennevakuutusdirektiiviä turvaavammin esimerkiksi vakuuttamisvelvollisuudesta. Suomessa esimerkiksi liikennevakuutusjärjestelmä tuntee kuljettajanpaikkasuojan, joka tarjoaa direktiivin vaatimuksia paremman turvan.

Raportin valmistelutyön tavoitteena oli nykytilan kuvaaminen ja mahdollisten ongelmakohtien havaitseminen, minkä lisäksi työskentely lähti nimenomaisesti kansallisesta näkökulmasta. Edelleen, tavoitteena oli mahdollisen vakuuttamisvelvollisuuden rajan piirtäminen, eri skenaarioiden hahmottaminen ja käytännön vaikutusten arviointi. Työskentelyn tarkoituksena oli myös valmistautua tulevaan lainsäädäntötyöhön.

Oikeusvarmuuden ja selvien vakuuttamista koskevien pelisääntöjen edistäminen on toimivan liikennejärjestelmän edellytys. Tulevaisuutta on kuitenkin tunnetusti vaikea ennustaa ja erityisesti sitä, mitkä laitteet tulevat yleistymään jatkossa. Odotettavissa kuitenkin on, että henkilökohtaiset liikkumisvälineet jatkavat kehitystään ja yleistyvät edelleen liikenteessä.

Havaittuja ongelmakohtia

Tällä hetkellä sähköisiin liikkumisvälineisiin liittyvä tila on epäselvä erityisesti liikennevakuutusdirektiiviuudistuksen ollessa vielä työn alla, ja tulkinnat ovat epäyhtenäisiä Euroopassa. Haasteita ovat muun muassa kyseisten laitteiden integroiminen toimivaksi osaksi liikennejärjestelmää, laitteiden markkinointiin liittyvät epäselvyydet ja veloitteiden tunnetuksi tekeminen. Lisäksi jokainen korvaustapahtuma on tällä hetkellä ainutkertainen perehtymistä vaativa tapaus, ja myös laitteiden rekisteröimättömyys aiheuttaa haasteita.

Yhteiskunnallisen keskustelun myötä on tullut selväksi, että esimerkiksi sähköpotkulautoihin liittyvissä perustiedoissa on monella epäselvyyksiä. Tämä koskee kuluttajia, maahantuoja ja vakuutusyhtiöitäkin. Käsitteet, kuten esimerkiksi huippunopeus, rakenteellinen nopeus ja r-piste, eivät ole ainakaan kuluttajalle selkeitä ja ymmärrettäviä. Lisäksi ainakaan kuluttajilla ei ole tarpeeksi tietoa sähköisiin liikkumisvälineisiin liittyvistä veloitteista, turvallisuudesta tai liikennesääntöjen noudattamisesta.

Vakuuttamisvelvollisuus ja korvaustoimi

Kuten yllä mainittiin, korkeintaan 25 kilometriä kulkevia sähköisiä liikkumisvälineitä ei liikennevakuuteta, mikäli muutkaan reunaehdot, kuten 1 kW teho, eivät ylity. Nykyisin tällaiset laitteet ovat liikennevakuutusjärjestelmän näkökulmasta samassa asemassa kuin polkupyörät ja jalankulkijat, eivätkä ne ole moottoriajoneuvoja. Jos liikennevahingon toisena osallisena on moottoriajoneuvo, em. laitteiden kuljettajille korvataan aiheutuneet henkilö- ja esinevahingot täysimääräisesti.

Lähtökohtaisesti sähköisten liikkumisvälineiden käyttäjälle aiheutuneet vahingot ovat kuitenkin käyttäjän omia henkilövahinkoja. Näitä vahinkoja syntyy esimerkiksi kaatumisen seurauksena. Tällä hetkellä tällaisia vahinkoja ei siis lasketa liikennevakuutusjärjestelmään kuuluviksi vahingoiksi.

Yli 25 kilometriä tunnissa kulkevien sähköisten liikkumisvälineiden asema on erilainen ja ne tulee liikennevakuuttaa. Vakuuttamattomuuden seurauksena voivat olla ainakin

vakuuttamattomuusmaksut, jotka määrätään laitteen omistajalle. Lisäksi tällaista liikennevahingon osallisena ollutta sähköistä liikkumisvälinettä kohdellaan kuten mitä tahansa vakuuttamatta jäänyttä moottoriajoneuvoa. Mahdollinen liikennevahinko käsitellään Liikennevakuutuskeskuksessa vakuuttamattoman ajoneuvon liikennevahinkona, jolloin kuljettajan vakaviakaan henkilövahinkoja ei lähtökohtaisesti korvata. Huomattavaa on myös, että vakavan vammautumisen todennäköisyys on suuremman huippunopeuden takia korkeampi.

Markkinointiin liittyvät ongelmat

Sähköisiin liikkumisvälineisiin liittyviin velvollisuuksiin liittyy epäselvyyksiä ja väärinkäsityksiä. Niitä aiheuttavat myös sekava markkinointi ja kuluttajien puutteellinen informointi. Haasteita liittyy erityisesti yli 25 kilometrin tuntivauhtia liikkuviin laitteisiin, joita on käytännössä mahdotonta silmämääräisesti erottaa vastaavista hitaammista laitteista, joita ei tulkita moottoriajoneuvoiksi.

Yksi haaste liittyy harhaanjohtavaan markkinointiin tieliikenteeseen soveltuvuuden osalta. Yli 25 kilometriä tunnissa kulkevia laitteita markkinoidaan esimerkiksi työmatkakäyttöön, vaikka niitä saa käyttää vain maastossa. Hyvin usein kuluttaja myös ohjataan vakuutusyhtiöön selvittämään vakuuttamisvelvollisuus, jolloin vastuu velvollisuuksien informoinnista siirretään muualle. Sitkeässä elää myös käsitys siitä, että laitetta ei tarvitse liikennevakuuttaa, jos sitä käytetään pelkästään maastossa. Tämä ei pidä paikkaansa, vaan liikennevakuutuksen tulee olla voimassa myös maastossa ajettaessa.

Toinen erityinen ongelma on laitteiden nopeuden säätely ja virittäminen. Monissa laitteissa huippunopeuksia on helppo rajoittaa itse, esimerkiksi erillisen sovelluksen kautta. Moni luulee, että maksiminopeuden oma-aloitteinen säätäminen 25 kilometriin tunnissa riittää vapauttamaan laitteen vakuuttamisvelvollisuudesta. Tosiasiassa huippunopeus tulee olla pysyvästi rajattu 25 kilometrin tuntivauhtiin valmistajan tai maahantuojan toimesta, jotta vakuuttamisvelvollisuudesta voi vapautua.

Rekisteröinti ja valvonta

Yksi suurimmista haasteista liittyy siihen, että sähköisiä liikkumisvälineitä ei lähtökohtaisesti rekisteröidä, vaikka ne ylittäisivätkin 25 kilometrin tuntivauhdin tai muilta ominaisuuksiltaan vastaisivat moottoriajoneuvoja.

Rekisteröinnillä ei ole vaikutusta mahdolliseen vakuuttamisvelvollisuuteen, mutta vakuuttamisen valvonta on hankalaa. Rekisteröimättömyys aiheuttaa haasteita myös esimerkiksi vahinkotilanteessa (laitteen identifiointi), omistajanvaihdostilanteissa, romutuksissa

ja mahdollisessa vakuuttamattomuusmaksun perinnässä. Raportin taustatyöryhmän näkemyksen mukaan yllä esitettyjen haasteiden ratkaisemiseksi yksi vaihtoehto olisi sähköisille liikkumisvälineille kehitettävä oma rekisteröintijärjestelmä. Järjestelmän voisi toteuttaa esimerkiksi kevytrekisterinä, jollainen on toteutettu jo drone-lennokkien käyttäjille.

Rekisteröimättömyys ja ongelmat laitteen identifiomisessa aiheuttavat haasteita myös vahinkoprosesseihin. Esimerkiksi vahinkotilanteessa sairaalan tulee selvittää, mihin vakuutusyhtiöön laskut tulisi lähettää. Rekisterin puute tarkoittaa myös datan puutetta. Ilman dataa esimerkiksi riskiluokitusten tekeminen ja tariffien laskeminen on haastavaa.

Tulevaisuuden skenaarioista

Työryhmä hahmotteli neljä eri tulevaisuuden skenaariota sähköisten liikkumisvälineiden liikennevakuuttamiseen liittyen ja analysoi alustavasti niihin liittyviä vaikutuksia.

1. Laaja liikennevakuutusvelvollisuus

Ensimmäisenä käytiin läpi mahdollinen laaja liikennevakuutusvelvollisuus. Tällainen liikennevakuutusvelvollisuus edellyttäisi mahdollisimman laajaa ajoneuvon määritelmää. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että myös sähköiset liikkumisvälineet katsottaisiin moottoriajoneuvoiksi ja ne tulisi sen perusteella liikennevakuuttaa kuten muutkin ajoneuvot.

Skenaarion positiivisena vaikutuksena nähtiin sen selkeys ja kattavuus. Sähköisen liikkumisvälineen kuljettaja ja muut liikenteenkäyttäjät olisivat turvattuja liikennevakuutuslain mukaisesti. Liikennevakuutus vähentäisi tarvetta muulle, pääsääntöisesti vapaaehtoiselle vakuutusturvalle. Muut liikenteen käyttäjät olisivat myös paremmin turvattuja, sillä mahdollinen vahingonkorvaus ei olisi riippuvainen aiheuttajan maksukyvyistä tai vapaaehtoisesta vakuutusturvasta. Näin sähköisen liikkumisvälineen omistajat tulisivat mukaan liikennevakuutusjärjestelmään kustannusten jakajiksi aiheuttamansa liikenteellisen riskin mukaisessa suhteessa.

Ongelmallisena pidettiin liikennevakuuttamisvelvollisuudesta aiheutuvia kustannuksia, jotka laskisivat laitteen ostamisen houkuttelevuutta. Sähköinen liikkumisväline houkuttelee tällä hetkellä kuluttajia ostamaan laitteen helppoudella ja edullisuudella. Myös rajanvetoa muihin liikkumisvälineisiin, esimerkiksi polkupyöriin, pidettiin ongelmallisena.

Ilman rekisteröintiä liikennevakuutusvelvollisuuden ulottaminen myös sähköisiin liikkumisvälineisiin on haastavaa, mutta ei mahdotonta. Käytännössä vakuuttamisvelvollisuutta olisi vaikea valvoa ilman ajantasaista rekisteriä. Ilman rekisteriä on myös vaikeaa saada

luotettavaa tietoa esimerkiksi vakuutusmaksuun vaikuttavasta ostoajankohdasta tai omistajasta.

2. Liikennevakuuttamisvelvollisuus ilman kuljettajapaikkasuojaa

Suomalaiseen liikennevakuutusjärjestelmään on perinteisesti kuulunut kuljettajapaikkasuoja. Tällä tarkoitetaan sitä, että kyseisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta korvataan myös kuljettajan tai omistajan omat henkilövahingot. Mikäli liikennevakuutusvelvollisuus koskisi myös sähköisiä liikkumisvälineitä, tulisi myös esimerkiksi kaatumisissa aiheutuneet kuljettajan henkilövahingot korvattavaksi liikennevakuutuksesta. Koska tällaisen vahingon riski on sähköisissä liikkumisvälineissä todennäköisin ja suurin, työryhmä pohti myös liikennevakuuttamisvelvollisuutta ilman kuljettajanpaikkasuojaa. Tämä luonnollisesti vaatisi lakimuutosta.

Todettiin, että kuljettajapaikkasuojan poisto ei heikennä kolmansien osapuolien suojaa, vaan liikennevakuutus korvaisi kolmansien osapuolien vahingot kuten ennenkin. Ratkaisua pidettiin myös suhteellisen selkeänä. Kuljettajapaikkasuojan poisto olisi myös linjassa muiden Euroopan maiden liikennevakuutusjärjestelmien kanssa. Kuljettajapaikkasuoja onkin nähty nimenomaisesti pohjoismaisena erikoisuutena. Lainsäädäntöteknisesti ratkaisu voisi olla helpoiten toteutettavissa, mikäli sähköiset liikkumisvälineet vapautettaisiin liikennevakuuttamisvelvollisuudesta seuraavassa kohdassa tarkoitetulla tavalla.

Linjaus, jossa sähköiset liikkumisvälineet katsottaisiin vakuuttamisvelvollisiksi moottoriajoneuvoiksi ilman kuljettajapaikkasuojaa, tosin ajaisi tällaisten laitteiden kuljettajat heikompaan asemaan törmäysvahingoissa moottoriajoneuvon kanssa kuin esimerkiksi polkupyöräilijät tai jalankulkijat, joiden vahingot korvataan ankaran vastuun mukaisesti. Ankaran vastuun periaate tarkoittaa sitä, että pyöräilijöille, jalankulkijoille ja muille heikommille tienkäyttäjille aiheutuneet henkilövahingot korvataan liikennevakuutuksesta täysimääräisesti, vaikka olisivatkin vahingon aiheuttajia. Tällä hetkellä saman ankaran vastuun periaatteen piirissä ovat myös ne sähköiset liikkumisvälineet, joita ei katsota moottoriajoneuvoiksi. Jos tätä asetelmaa muutetaan, käytännössä vahingon aiheuttaneet sähköisten liikkumisvälineiden kuljettajat olisivat ainoita, joiden henkilövahinkoja ei korvattaisi, vaikka laite olisi asianmukaisesti vakuutettu. Kuljettajan suoja vaatisi tällöin lisäturvaa, kuten vapaaehtoisten vakuutusten ottamista.

Työryhmä myös punnitsi, mitä jää korvattavaksi, jos kuljettajapaikkasuojan poistaa. Kuten yllä todettua, suurin osa vahingoista on kuljettajan omia henkilövahinkoja. Olisi todennäköistä, että korvattavien vahinkojen määrä jäisi tässä skenaariossa vähäiseksi.

3. Vapautus liikennevakuuttamisvelvollisuudesta (lvi 8 §)

Yksi mahdollisuus on sähköisten liikkumisvälineiden lisääminen nykyisen liikennevakuutuslain 8 §:ään, eli liikennevakuutusvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen kategoriaan. Tähän kategoriaan katsotaan kuuluvan lähtökohtaisesti hitaita, kevyitä ja matalariskisiä ajoneuvoja. Kyseinen linjaus olisi lainsäädäntöteknisesti helppo. Tämän kategorian ajoneuvojen liikennevahingot korvataan LVK:ssa kuten ajoneuvo olisi liikennevakuutettu. Sen johdosta, kuten laajan liikennevakuutusvelvollisuuden skenaariossa, olisi suoja kattava kaikille.

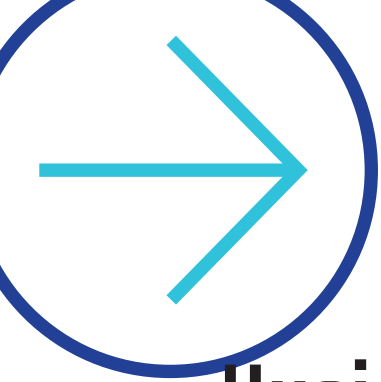
Ongelmallisena nähtiin epäyhdenvertaisuus, sillä käytännössähän kyseessä olisi ilmainen vakuutusturva sähköisen liikkumisvälineen kuljettajille. Toisekseen, sähköisen liikkumisvälineen kuljettaminen ei ole erityisen matalan riskin toimintaa. Olisi odotettavissa, että LVK:lle tulevien vahinkojen määrät nousisivat. Tämä nostaisi vakuutusalan kustannuksia, jotka siirtyvät lopulta muiden liikennevakuutuksen ottajien maksettavaksi. On myös mahdollista, että vahingot ajautuisivat epätarkoituksenmukaisella tavalla muiden vakuutuslajien, kuten lakisääteisen tapaturmavakuutuksen hoidettavaksi.

Skenaario olisi lakiteknisesti mahdollista toteuttaa myös ilman kuljettajanpaikkasuojaa. Tällöin sähköisen liikkumisvälineen omistajalta ei vaadittaisi laitteen liikennevakuutamista, mutta LVK korvaisi mahdolliset kolmansille osapuolille aiheutuneet liikennevahingot, kuin laite olisi liikennevakuutettu. Kuljettajan omia henkilövahinkoja ei korvattaisi. Kuljettajanpaikkasuojan poistoa voitaneen pitää oikeudenmukaisempana ratkaisuna skenaariossa, jossa liikennevakuutusturva olisi muutenkin ilmainen.

4. Järjestelmän ulkopuolelle jättäminen (ei ajoneuvo)

Lopuksi tarkasteltiin nykytilaa, jossa sähköiset liikkumisvälineet jäävät kokonaan järjestelmän ulkopuolelle, eikä niitä katsottaisi ajoneuvoiksi ollenkaan. Ratkaisu on selkeä, eikä edellyttäisi lainsäädännöllisiä lisätoimia. Tämä ei lisäisi laitteiden omistajillekaan aiheutuvia kustannuksia. On kuitenkin selvää, että sähköisiin liikkumisvälineisiin liittyvä liikenteellinen riski on olemassa, joten niiden aiheuttamiin vahinkoihin varautuminen edellyttää muunlaista turvaa. Euroopan tasolla asiaan haetaan ratkaisua parhaillaan liikennevakuutusdirektiivin uudistuksessa. Lopullinen ratkaisu tehdään kuitenkin kansallisella implementoinnilla.





Uusien liikenteen palveluiden liikennevakuuttaminen

Raportin alkuosan juridisen tarkastelun lisäksi liikennevakuutusjärjestelmän toimivuutta tarkasteltiin erilaisten liikenteen palveluiden kautta. Näiden käytännönläheisten esimerkkien tavoitteena oli hahmottaa, kuinka uudet liikenteen palvelut ja toiminnot toimivat yhteen liikennevakuuttamisen kanssa.

Lähtökohtaisesti uusia palveluita pyrittiin mahdollistamaan ja huomioimaan esimerkiksi mahdolliset ristiriidat nykyisen lainsäädännön kanssa. Samalla pyrittiin selvittämään, aiheutuuko nykyrakenteista joitain pullonkauloja, jotka haittaavat uusia innovaatioita, sekä pyrittiin estämään ennalta yllätykset esimerkiksi erilaisten kokeilujen vakuuttamisessa.

Uusien palveluiden esimerkeistä pyrittiin löytämään yhdistäviä tekijöitä, ongelmakohtia ja ratkaisuja. Esimerkkitapauksina selvitettiin ajoneuvon jakopalveluratkaisujen, liikenteen automaatiokokeilujen sekä matkaketjujen liikennevakuuttamiseen liittyviä kysymyksiä.



Kuvalähde: Sensible 4



Ajoneuvon jakopalvelu

Erilaiset ajoneuvojen jakopalvelut olivat raportin taustalla olevan foorumin laveimmin käsitelty palveluesimerkki. Osasyynä käsittelyn paisumiseen olivat monet erilaiset ratkaisut ajoneuvon jakamiseen useamman käyttäjän kesken. Ajoneuvojen jakopalvelua saattaa hoitaa siihen erikoistunut yritys (B to C -vuokrausta harjoittava yritys), joka myös omistaa ajoneuvot. Toisaalta, yritys voi erikoistua yksityishenkilöiden välisen vertaisvuokrauksen mahdollistamiseen (P to P -vuokrauksen palvelualustan tarjoaja), tai yksityishenkilöt voivat yhteisomistaa ajoneuvon ilman erillistä liiketoimintaa.

Toimijat ja roolit

Palvelulähtöisen liikennevakuutusjärjestelmän tarkastelussa tuli välittömästi ilmi, että eri toimijoiden roolin hahmottaminen on oleellista kokonaisuuden hahmottamisessa. Ajoneuvojen jakopalveluun tunnistettiin liittyvän seuraavat toimijat ja roolit:

Traficom

Ylläpitää ajoneuvorekisteriä. Ajoneuvorekisteriin merkitään tieto kaikkien rekisterissä olevien ajoneuvojen liikennevakuutuksista sekä käyttötarkoituksesta. Ajoneuvorekisteristä välitetään vakuutusyhtiöille tieto vakuutuksen alkamisesta, muuttumisesta ja päättymisestä. Näiden tietojen avulla vakuutusyhtiö voi automatisoida vakuutuskäsittelyä. Ajoneuvon liikennevakuutuksen (AjonL. 83§) ja käyttötiedon merkitseminen ajoneuvorekisteriin on lakisääteistä, joten mikäli toimintaympäristön kehittäminen edellyttää järjestelmämuutoksia, on Traficom kehitystyössä osapuolena.

B to C -vuokrausta harjoittava yritys

Omistaa ajoneuvot ja toimii vakuutuksenottajana. Yritys vakuutuksenottajana on y-tunnuksellinen, jolloin vakuutuksen käsittely ja säännökset voivat poiketa yksityishenkilön vakuutuksesta. Vakuuttaminen ei ole varsinainen ongelma tässä toimintatavassa. Vakuuttamiseen liittyvä haaste on vahinkojen kohdistuminen oikein tiettyyn vuokraustapahtumaan. Käyttötapana rekisterissä on ”vuokraus ilman kuljettajaa”.

P to P -vuokrauksen palvelualustan tarjoaja

Tarjoaa teknisen alustan, jonka avulla ajoneuvon vuokralle antajat ja vuokraajat kohtaavat toisensa. Tässä toimintamallissa ajoneuvon vuokralle antaja (omistaja) toimii vakuutuksenottajana. Palvelualustan tarjoajan kannalta olisi ideaalitalanne, ettei sillä itsellään

olisi roolia vakuuttamisessa, mutta tähän ei ole vielä päästy. Toimivaksi todetussa mallissa alustan tarjoaja on sopinut käytännöistä vakuutusyhtiön kanssa. Vakuutusyhtiön kanssa on sovittu kokonaisratkaisusta, jolloin vuokrausajalle on sovittu erillisestä lisäturvasta, tai lisäturva on otettu muulta toimijalta kuin ajoneuvon varsinaiselta vakuuttajalta. Lisäturvan keskeisenä tarkoituksena on, että ajoneuvon vuokralle antajalle ja vakuutuksen ottajalle ei tule bonusmenetyksiä vuokrausajana tapahtuneista vahingoista.

Ajoneuvon yhteisomistaja

On yksi yksityiskäyttöisen ajoneuvon omistajista ja mahdollisesti myös käyttäjistä. Yhteisomistajatilanteessa ajoneuvo on esimerkiksi taloyhtiön osakkaiden omistuksessa ja käytössä. Ongelmana tällaisessa taloyhtiön yhteisesti omistaman ajoneuvon vakuuttamisessa on, että vakuutuksenottajaksi merkitään yksityishenkilö. Mahdollisten vahinkojen vaikutukset kohdistuisivat tällöin vakuutuksenottajaan, vaikka tämä ei olisi vahingossa osallisena. Yhteisomistamisen vakuuttaminen on mahdollista toteuttaa jo tämän hetken käytännöillä.

Vertaisvuokralle antaja / alustan käyttäjä

On yksityishenkilö, joka vertaisvuokraa omistamansa ajoneuvon sekä vakuuttaa sen – vertaisvuokrausta varten on olemassa toimivaksi todettuja vakuutusratkaisuja. Vakuuttaminen tapahtuu erillisillä sopimuksilla, jolloin ongelmana on automatisoinnin puute: ei ole universaalia, kaikille sopivaa ratkaisua. Vertaisvuokraukselle ei ole tällä hetkellä ajoneuvorekisterissä oikeaa käyttötapaa. Tämä aiheuttaa sen, että hinnoittelu on vinoutunut joko vakuutusyhtiön tai vuokralle antajan näkökulmasta. Vahinkotilanteissa olennaista on bonus- ym. vaikutusten kohdistuminen oikein, korvaustilanteen toimivuus sekä vastuiden selkeys.

Ajoneuvon käyttäjä (asiakas)

Lähtökohtaisesti ajoneuvon käyttäjä - palvelun asiakas - ei toimi liikenne- tai kaskovakuutuksen ottajana. Parhaan käyttökokemuksen tavoitteena on, että vakuuttamisen rooli on mahdollisimman näkymätön vuokraustapahtumassa.

Vakuutusyhtiö

Vastaa vuokraustoiminnan lakisääteisestä vakuuttamisesta (liikennevakuuttaminen) ja lisäturvasta (mm. kasko). Vakuutusturva tuo toimintaympäristöön ennakoitavuutta ja luotettavuutta. Vakuutusyhtiö pystyy jo tällä hetkellä hinnoittelemaan ajoneuvojen jakopalveluratkaisujen vakuutukset, jos ajoneuvon oikea käyttötarkoitus on tiedossa. Vakuuttaminen edellyttää kuitenkin manuaalisyötä, ja hinnoittelu saattaa jäädä epätasaiseksi. Uusi ajoneuvon käyttötieto mahdollistaisi vakuuttamisen automatisoinnin.

Keskustelussa esille nousseita teemoja

Ajoneuvon käyttötieto

Ajoneuvon käyttötietoa ylläpidetään Traficomin ajoneuvorekisterissä. Ajoneuvojen jakopalveluratkaisuissa käyttötavoista käytetään ”yksityistä” ja ”vuokrausta ilman kuljettajaa”. Kumpikaan käyttötarkoituksista ei sovellu suoraan sellaiseen toimintatapaan, jossa ajoneuvo on osan ajasta vuokralla ja osan ajasta yksityishenkilön omassa käytössä.

Työryhmä totesi, että uusi käyttötieto mahdollistaisi vakuutusyhtiölle nykyistä parempien vakuutustuotteiden kehittämisen sekä palvelun tarjoajan ja kuluttajan tarpeeseen vastaamisen.

Oman vakuutuksen käyttäminen

Asiakkaan kannalta oman vakuutuksen käyttämisestä lyhytaikaisen vuokrauksen yhteydessä tulisi saada selkeä hintaetu, jotta tämä vaihtoehto olisi houkutteleva. Liikennevakuutuksen osuus vuokra-ajan maksusta on kuitenkin niin pieni (noin yksi sentti / km), ettei sillä ole hintaohjausvaikutusta. Hyöty asiakkaan oman vakuutuksen käyttämisestä kohdistuisikin lähinnä palvelualustan tarjoajalle, koska vahingot sekä mm. bonusvaikutukset kohdistuisivat oikein. Vakuutusyhtiön kannalta malli aiheuttaisi lisätyötä, koska mallia olisi haasteellista automatisoida.

Mikäli vuokra-aikana käytettäisiin asiakkaan omaa liikennevakuutusta, kertyisi vakuutuksen voimassaoloajalta myös vakuutus- ja vahinkohistoriaa. Vakuutus- ja vahinkohistorian huomioiminen vuokra-ajan vakuutuksen hinnoittelussa (bonus) olisi kuitenkin merkitykseltään marginaalista vakuutuksen kilometrikohtainen hinta huomioiden.

Keskeisin tekijä tässä teemassa on kuitenkin se, että liikennevakuutuslain mukaan vakuutetaan ajoneuvo, eikä ole olemassa henkilökohtaista vakuutusta. Siten asiakkaan oman vakuutuksen käyttäminen vaatisi lähtökohtaisesti lainsäädäntömuutoksia, joilla muutettaisiin nykyisen liikennevakuuttamisjärjestelmän keskeisiä periaatteita.

Tietojen jakaminen

Ajoneuvon jakopalveluratkaisujen eri osapuolilla on periaatteellista kiinnostusta kerätävien tietojen jakamiseen, ja tiedon jakamisen hyödyt tunnistetaan. Menettelyperiaatteista sovittaessa osa toimijoista on valmis tietojen jakamiseen myös jakopalveluratkaisujen ulkopuolisten toimijoiden kanssa. Jos tietoja jaettaisiin, asiakkaan suostumus ja rooli olisi jakamisratkaisujen keskiössä.

Tiedon jakamisen osalta on kuitenkin havaittavissa järjestelmien eriparisuutta: liikennepalvelun tarjoajien järjestelmät ovat ketteriä, mutta vakuutusyhtiöiden järjestelmiä ei ole rakennettu lyhytaikaista vuokrausta huomioiden, ja myös Traficomien järjestelmien muutostöiden aikataulu on tällä hetkellä haastava. Lisäksi on huomattava, että vakuuttamiseen liittyvät tietojärjestelmämuutokset esimerkiksi Traficomilla voisivat heijastua muille toimialoille. Edelleen, ristivaikutusten lisäksi myös sääntelyn vaatimukset kangistavat järjestelmien kehitystä. Toisaalta, mikäli palveluiden volyymit kasvavat, erityisesti kaupallisella puolella motivaatio järjestelmäkehitykseen lisääntyy.

Vahinkotilanteet

Vahinkotilanteissa eri osapuolten vastuiden on oltava selkeät, sillä korvattavaksi tulevat summat voivat olla merkittäviä, jolloin on kaikkien etu hoitaa korvausprosessi hyvin ja yksiselitteisesti.

Vahinkotilanteissa lakisääteinen liikennevakuutuksen osuus on selkeämpi: se vastaa kolmannen osapuolen turvasta (sekä omista henkilövahingoista). Omalle ajoneuvolle tapahtuvien vahinkojen osalta on mahdollisuus isoihin menetyksiin, mikäli lisäturva on hoidettu puutteellisesti. Vuokralle antajalle palvelun houkuttelevuutta lisää vakuutuksen mahdollisten lisäturvien helppous.

Lisäturva / bonusmenetykset

Vahinkojen vaikutusten huomioiminen on keskeinen tekijä kaikissa jakopalveluratkaisumalleissa. Perustilanteessa, vaikka vakuutuksenottaja ei olisi vahingon aiheuttaja, kohdistuu bonusvaikutus kuitenkin vakuutuksenottajaan. Ongelmaan on jo tällä hetkellä olemassa erilaisia ratkaisumalleja; esimerkiksi ajoneuvon liikennevakuutusyhtiön kanssa sovittu vuokra-ajan lisäturvan sisältävä kokonaisratkaisu, jonka ansiosta vakuutuksenottajaan ei kohdistu bonusvaikutuksia vuokra-ajan vahingoista.

Käytössä on myös ratkaisuja, joissa lisäturva on otettu toiselta vakuutusyhtiöltä. Tällöin toimintatavan tulee olla yhteensopiva päävakuuttajan kanssa, ja tiedonvälityksen tulee toimia eri vakuuttajien kesken. Silti jää riski päällekkäisistä vakuutuksista, mikä voi aiheuttaa haasteita vastuunjaon ja korvauskäsittelyn osalta. Liikennevakuutuksen osalta päällekkäisen vakuutuksen ongelmat ovat saatavia hyötyjä suuremmat. Kaskovakuutuksen osalta osapuolten olisi hyvä sopia yhteiset käytännöt.

Kehitysaatuksia

Ajoneuvon käyttötieto

Ajoneuvon käyttötietoa ylläpidetään Traficomin ajoneuvorekisterissä. Ajoneuvon käyttötietona tällä hetkellä voi olla yksi seuraavista: yksityinen, luvanvarainen, luvanvarainen tavaraliikenteessä käytettävä, kouluajoneuvo, vuokraus ilman kuljettajaa tai myyntivarasto (ryhmäliikennevakuutus).

Työryhmän näkemyksen mukaan ajoneuvon jakopalveluratkaisujen prosessin kannalta olisi hyödyllistä, jos edellä mainittujen lisäksi olisi käytettävissä uusi käyttötapa, joka olisi hybridimalli yksityisen ja vuokrauskäytön välillä. Uuden käyttötietovaihtoehdon perusteella esimerkiksi vakuutusyhtiö saisi oikean tiedon ajoneuvon käytöstä hinnoittelun ja käsittelyn tueksi. Ennen uuden käyttötiedon toteuttamista olisi kuitenkin tehtävä kattava vaikutusarviointi muutostyön seurannaisvaikutuksista ja esimerkiksi muutostarpeista tietoa käyttäviin järjestelmiin.

Traficomin ilmoituksen mukaan ajoneuvorekisterin kehityskalenteri on varattuna pitkälle eteenpäin, eikä käyttötapojen kehittäminen ole kriittinen tai pakollinen kehityskohde. Työryhmän näkemyksen mukaan ehdotus tulee kuitenkin ottaa työlialle ja kiirehtiä sitä mahdollisuuksien mukaan.

Työryhmässä keskusteltiin myös mahdollisuudesta hallinnoida käyttötappaa muutoin kuin ajoneuvorekisterin kautta. Nykyinen malli toimii kuitenkin pääosin erittäin hyvin ja on vakiintuneen käytännön pohjana, joten uuden ratkaisun kehittäminen vain yhden käyttötavan lisäämiseksi ei vaikuttanut tarkoituksenmukaiselta.

Vakuutuksenottajalla henkilö- tai y-tunnus: erot vakuutusprosessissa

Vakuuttamisprosessia voisi olla mahdollista kehittää tarkentamalla henkilötunnusta ja y-tunnusta koskevia käytäntöjä. Esimerkiksi maatilat voivat

olla yhtymiä, ja niillä voi olla käytössä verottajan antama y-tunnus, jota ei ole rekisteröity patentti- ja rekisterihallitukseen. Tätä tunnusta ei kuitenkaan voida käyttää ajoneuvoissa omistajana tai haltijana, koska kyseessä ei ole oikeushenkilö, joka voisi hankkia omaisuutta. Tunnuksen nimiin ei voi rekisteröidä ajoneuvoja, vaikka sille olisi verotusta varten annettu y-tunnus.

Myös taloyhtiöt voivat olla yhtymiä, ja niillä on myös käytössään verottajan antamia y-tunnuksia. Mikäli mahdollistettaisiin yhtymän y-tunnuksen hyödyntäminen ajoneuvon rekisteröinnissä, voisi käytäntö helpottaa yhteiskäyttöautojen liikennevakuuttamisprosessia. Y-tunnuksen hyödyntäminen muun muassa pienentäisi riskiä siitä, että keinotekoisesti luotaisiin henkilötunnuksella vakuutetulle ajoneuvolle malli, jossa mahdollisia vahinkoja ei liitettäisi ko. vakuutukseen.

Ajoneuvojen rekisteröiminen sellaisten yhtymien nimiin, jotka eivät ole oikeushenkilöitä, aiheuttaisi käytännössä kuitenkin epäselvyyttä rekisteritietoihin. Traficom ei pystyisi esimerkiksi tarkistamaan vastuuhenkilöitä kaupparekisteristä, koska yhtymiä ei voi merkitä kaupparekisteriin, elleivät ne samalla ole oikeushenkilöitä.

Tiedon jakaminen

Tiedon jakamiseen osapuolten välillä tunnistettiin tarve ja hyöty. Vakuutusalan ja Traficomin osalta reunaehdot asetetaan mm. lainsäädäntö. Volyymin kasvaessa sopivan toimintatavan löytäminen helpottuisi. Mahdollisten tiedon jakamisen periaatteiden osalta asiakkaan (mydata) tulee olla keskiössä.

Kannattavan vakuutusliiketoiminnan raja

Vakuuttamisen kannalta kannattavalle liiketoiminnalle ei ole selkeää volyyimirajaa, vaan kasvu markkinan ja vakuutusratkaisujen osalta tapahtuu liukuvasti.



Ajamisen automaatiokokeilut ja liikennevakuuttaminen

Ajamisen automaatio näkyy Suomessa vielä toistaiseksi lähinnä erilaisina kokeiluhankkeina. Näiden käsittelylle on oma prosessinsa, joka tuli varsin selvästi esiin raportin taustatyössä. Siksi tämä prosessi näkyy myös itse raportissa jopa liikennevakuuttamisen kysymyksiä selvemmin.

Toimijat ja roolit

Aivan kuten ajoneuvojen jakopalveluiden kohdalla, myös ajamisen automaatiokokeilujen tapauksessa toimintaan liittyy useita sidosryhmiä. Seuraavassa on lyhyesti kuvattu eri tahojen rooleja:

Traficom

Myöntää koenumerotodistukset ja todistukseen liittyvät koenumerotodistukset. Koenumerotodistus on yritykselle myönnetty todistus auton, moottoripyörän, mopon tai muun ajoneuvon väliaikaista siirtoa ja käyttöä varten.

Koenumerotodistuksella saa kuljettaa rekisteröimättömiä, liikennekäytöstä poistettuja sekä sellaisia ajoneuvoja, jotka ovat ajokiellossa katsastamattomuuden tai epäkuntoisuuden vuoksi (kun kyseessä on korjaus- tai katsastussiirto).

Testaava yritys (kotimainen)

Omistaa ajoneuvot ja toimii vakuutuksenottajana. Yrityksellä tulee olla suomalainen y-tunnus, jotta se voi käynnistää koenumerotodistusprosessin.

Testaava yritys (ulkomainen ajoneuvo)

Ajoneuvon omistaja. Edellytyksenä testaamiselle on koenumerotodistus. Koenumerotodistus voidaan antaa ainoastaan toimijalle, jolla on suomalainen y-tunnus.

Vakuutusyhtiö

Vastaa lakisääteisestä vakuuttamisesta (liikennevakuuttaminen) ja lisäturvasta (mm. kas-ko). Vakuutusturva tuo toimintaympäristöön ennakoitavuutta ja luotettavuutta.

Vakuutusyhtiö pystyy jo tällä hetkellä myöntämään testauskäyttöön tarkoitetuille ajoneuvoille vakuutukset. Koska tässä tapauksessa kyseessä on pääsääntöisesti täysin

uudentyyppisistä ajoneuvoista, on riskin arviointi haastavaa. Vakuuttaminen edellyttää manuaalitoimintaa, ja hinnoittelu saattaa jäädä epätasaiseksi.

Riskivastaavuutta olisi mahdollista tarkentaa muun muassa mahdollistamalla vakuutusyhtiöille pääsy testattavan ajoneuvon tuottamiin tietoihin yhteisesti sovittavin edellytyksin.

Keskustelussa esille nousseita teemoja

Koekilpiprosessi

Traficom vastaa viranomaisena koekilpien myöntämisestä. Lupaprosessi tuottaa kilpien hakemiseen luotettavuutta ja selkeyttä.

Prosessi ei kaikilta osin huomioi automaatiokokeilujen luonnetta, ja tulokannanvaraisuutta aiheuttaa esimerkiksi se, että vaatimukset ovat laadittu edelleen osin perinteisten ajoneuvojen näkökulmasta. Lisäksi uudentyyppisten ajoneuvojen osalta ajoneuvon luokittelu saattaa olla haastavaa.

Ulkomaisen toimijan ajoneuvojen vakuuttaminen

Hakijalla tulee olla Y-tunnus, mikä on ongelmallista erityisesti ulkomaisille toimijoille. Lisäksi eri maiden erilaisista vaatimuksista saattaa muodostua vakuuttamisessa umpikujia. Esimerkiksi seuraava kulku on mahdollinen:

- 1) Kokeilun tekijä saattaa tarjota vakuutukseksi valmistajan kotimaan vakuutusyhtiön myöntämää vakuutusta, joka ei ole liikennevakuutus. Vakuutus ei kuitenkaan kelpaa, koska koenumerotodistukseen liitettäväksi vakuutukseksi edellytetään liikennevakuutusta.
- 2) Lähtömaassa vakuutusyhtiö kieltäytyy myöntämästä ajoneuvolle liikennevakuutusta, koska sitä ei lähtömaassa saa rekisteriin eikä sitä saa käyttää liikenteessä.
- 3) Suomalainen liikennevakuutus voidaan myöntää ainoastaan Suomen rekisterissä olevaan ajoneuvoon tai sellaiseen rekisteröimättömään ajoneuvoon, joka on suomalaisen omistuksessa tai pysyvässä hallinnassa. Koska kokeilu on lyhytaikaista, eikä hallinta ole pysyvää, ja ajoneuvo on ulkomaisessa omistuksessa sekä palaa sinne kokeilun jälkeen, suomalainen vakuutusyhtiö kieltäytyy antamasta liikennevakuutusta.
- 4) Koekilpeä ei voida myöntää, koska liikennevakuutusta ei ole.

Lainsäädännön keskeneräisyys

Uudentyyppisten ajoneuvojen testausprosessissa on usein kyse ajoneuvoista tai liikku-
misvälineistä, jollaisia liikenteessä ei aiemmin ole. Siksi lainsäädäntö saattaa olla
kirjoitettu siten, että siinä ei ole huomioitu liikenteen muutosta. Raportin taustalla ole-
vissa työryhmäkeskusteluissa huomioitiin muun muassa ajoneuvolaki, jonka 13 §:ssä
säädetään ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista. Pykälän 7. kohdan
mukaan kuljettajalla tulee olla riittävä näkyvyys eteen, sivuille ja taakse. Vaade on ai-
heuttanut ongelmia muun muassa koenumerotodistusprosessin läpiviennissä sellaisten
ajoneuvojen osalta, joissa ei ole lainkaan kuljettajaa vaan konenäköjärjestelmä. Lain-
säädäntö on ajamisen automaation huomioimisen näkökulmasta osin myös keskenään
ristiriitainen esimerkiksi tieliikenne-, liikennevakuutus- ja ajoneuvolain osalta.

Tietojen jakaminen – anturidata

Vakuutusyhtiön kannalta testauskäytössä olevien ajoneuvojen vakuutusten hinnoitte-
lu on työlästä, koska ajoneuvojen luonteen vuoksi olemassa olevaa (riski)tietoa ei ole.
Mahdollisuus saada taustatiedoksi ajoneuvojen tuottamaa tietoa helpottaisi ja tarken-
taisi hinnoittelua. Käytännön toteutuksen kannalta ajoneuvon anturien tuottaman tiedon
jakaminen on kuitenkin haasteellista muun muassa tiedon suuren määrän ja yhteisen
formaatin puuttumisen vuoksi.

Markkinan kasvaminen, toiminnan volyymi

Tyypillisesti volyymin kasvaessa myös vakuuttamisprosessit pystytään automatisoimaan
ja hinnoittelun tarkkuus kasvaa taustatietojen lisääntyessä. Testikäyttöön tarkoitetuille
ajoneuvoille haettavien vakuutusten osalta kyse on käytännössä aina käsityöstä, koska
kyse on uudentyyppisistä ajoneuvoista. Kun ajamisen automaatio yleistyy, myös kerätyn
tiedon määrä lisääntyy, mikä helpottanee riskin arviointia.



Kehitysaajatuksia

Ajoneuvotiedon hyödyntäminen vakuuttamisessa

Keskeistä olisi saada hinnoittelun taustatiedoksi vertailukelpoista, yhteismi-
tallista tietoa. Koevaiheen ajoneuvojen osalta yhteistä formaattia tiedolle ei
ole kuitenkaan sovittu. Lisäksi anturitietoa kertyy niin valtavia määriä, että
kaikkea ei voi eikä kannata säilyttää tai jakaa.

Koekilpiprosessi

Koekilpiprosessia ollaan kehittämässä, samalla kun prosessin taustalla
olevaa lainsäädäntöä ajantasaistetaan. Yhtenä tavoitteena on ulkomaisten
toimijoiden prosessin helpottaminen. Uudistamisen yhteydessä voisi olla
mahdollista sopia tiettyjen ajoneuvon tuottamien tietojen keräämisestä
kokeiluprosessin aikana. Näiden tietojen hyödyntäminen voisi auttaa ja
tarkentaa myös testitapausten vakuuttamista.



Matkaketjut

Raportin taustalla olevien työryhmäkeskusteluiden aiheet valikoituivat jo hyvin varhaisessa vaiheessa. Matkaketjut valittiin yhdeksi käsiteltäväksi aiheeksi, ja valinnan kannalta osoittautui oleelliseksi se, että valituille aiheille ei tehty laajempaa esiselvitystä. Esiselvityksessä olisi voinut käydä ilmi, että matkaketjujen ajankohtaisuudesta huolimatta aihepiiriin liittyy rajallisesti liikennevakuutuksen kehittämisellä ratkaistavia kysymyksiä.

Toimijat ja roolit

Jo nimen perusteella on ilmeistä, että matkaketjujen toteutukseen liittyy useita toimijoita. Toimijaryhmät on luokiteltu tiiviisti alla:

Traficom

Traficom on vastuuviranomainen tie- ja raideliikenteessä. Sen vastuulla ovat ajoneuvojen luokittelu ja rekisteröinnin säännöt.

Palvelun tarjoaja

Tarjoaa palvelun, jossa yhdellä maksulla katetaan kaikkien liikkumismuotojen maksut. Ei omista ketjun ajoneuvoja.

Asiakas

Asiakkaan tavoitteena on liikkuminen paikasta toiseen yhden palvelumaksun kattaessa kaikki matkan osat.

Vakuutusyhtiö

Vastaa lakisääteisestä vakuuttamisesta (liikennevakuuttaminen) ja lisäturvasta (muun muassa kasko). Vakuutusturva tuo toimintaympäristöön ennakoitavuutta ja luotettavuutta.

Matkaketjun liikennevakuuttamisessa tulee huomiotavaksi myös muu vakuuttaminen kuin ajoneuvovakuuttaminen (liikenne- ja kaskovakuuttaminen). Koko matkaketju ei kuulu liikennevakuutuslain soveltamisalaan.

Muut toimijat

Palvelun tarjoaja sopii ajoneuvojen käyttämisestä matkaketjuun esimerkiksi vuokra-autopalveluiden tarjoajan, joukkoliikennelaitoksen tai sähköpotkulautoja tarjoavien yritysten kanssa. Nämä toimijat lähtökohtaisesti vastaavat ajoneuvon / liikkumisvälineen pakollisesta ja/tai vapaaehtoisesta vakuuttamisesta.

Keskustelussa esille nousseita teemoja

Tarve useaan vakuutukseen

Palvelun tarjoajan näkökulmasta ihanneratkaisu vakuuttamiseen olisi, että koko matkaketjun voisi kattaa yhdellä vakuutuksella. Käytännössä tämä on kuitenkin mahdotonta.

Esimerkkinä voidaan tarkastella matkaketjua, jossa asiakas käyttää matkansa aikana autoa, junaa, raitiovaunua sekä pyörää tai sähköskuuttia. Liikennevakuutuslain mukaan ajoneuvo on moottoriajoneuvo, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin. Ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus on ajoneuvon omistajalla (haltijalla).

Esimerkkimatkaketjussa auto on lakisääteisesti liikennevakuutettava, mutta pyörä, juna ja raitiovaunu ovat soveltamisalan ulkopuolella. Sähköskuutin liikennevakuuttaminen riippuu sen ominaisuuksista. Liikennevakuuttamattomat kulkumuodot tulisi siis kattaa muilla vakuutustuotteilla.

Vakuutuksen rooli

Liikennevakuutus tulee huomiotavaksi vain joissakin matkaketjun liikkumisen tavoissa (esimerkiksi vuokra-auto). Liikennevakuutuslain mukaan vakuutus on ajoneuvokohtainen ja vakuuttamisvelvollinen on ajoneuvon omistaja (haltija). Matkaketjujen prosessin kannalta selkeintä on, että asiakkaalla ei ole roolia vakuuttamisessa. Lisäksi on tarkoitustenmukaista, että vakuutusturvasta huolehditaan taustalla, jolloin esimerkiksi taho, joka tarjoaa vuokra-auton osaksi matkaketjua, vastaa ajoneuvon liikennevakuuttamisesta. Vakuutusyhtiön kannalta malli on selkeä, ja Traficomilla on vuokrauskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen rekisteröintiin tarkoitettu käytötapa ”vuokraus ilman kuljettajaa”.

Toisinaan esiin nostettava yhden vakuutuksen tavoite on merkityksellinen lähinnä palvelun tarjoajan prosessin näkökulmasta. Palvelun käyttäjän henkilökohtaista vakuutusta ei yleensä edes ehdoteta, mutta jos ehdotettaisiin, olisi jälleen huomattava, että liikennevakuutuslain mukaan vakuutetaan ajoneuvo, eikä ole olemassa henkilökohtaista

vakuutusta. Vakuutusyhtiön kannalta kokonaisuuden vakuuttaminen on tavanomaista vakuuttamistoimintaa, vaikka kokonaisuuteen sisältyisi useita vakuutuslajeja.

Matkaketjun osalta voi olla vakuutettavana myös muun muassa ketjun sujuvuus, ja vakuutusturvaa haetaan myös myöhästymisten aiheuttamia haittoja varten. Tällöin esimerkiksi myöhästymisistä aiheutuvat haitat voivat nousta reklamaatioiden aiheeksi, ja niitä varten voi olla aiheellista harkita lisäturvaa vakuutuksesta. Tällainen lisäturva ei kuitenkaan ole tämän selvityksen keskiössä.



Kehitysjatoksia

Matkaketjujen vakuuttamisessa ei raportin taustalla olleissa työryhmä-keskusteluissa tullut esille varsinaisia pullonkauloja. Matkaketjuun liittyy monentyyppistä vakuuttamista, useita vakuutuksenottajia ja sekä lakisääteistä että vapaaehtoista vakuuttamista.

Liikennevakuuttaminen koskee etenkin niitä matkaketjun osuuksia, jotka kuljetaan autolla. Liikennevakuuttamisesta vastaa ajoneuvon omistaja. Raideliikenteessä aiheutuneiden henkilövahinkojen ja esinevahinkojen korvaamisesta säädetään raideliikennevastuulaissa.

Matkaketjupalvelun tarjoajan vakuuttamistarve liittyy matkustajan liikkumisen sujuvuuteen ja esimerkiksi mahdollisiin myöhästymisistä aiheutuviin välillisiin kuluihin.alvelun tarjoajan kannattaa huomioida myös, kuinka vastataan vahinkoihin, jotka tapahtuvat lakisääteisen vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle jäävillä sähköpotkulaudoilla ja vastaavilla.

Lähtökohtana on, että palvelun ostaja (asiakas) ei toimi vakuutuksenottajana, eikä tämän ole tarpeellista tehdä vakuutusta koskevia päätöksiä.

Toimintaa aloittavan muistilista

Vakuutus tuo palveluun luotettavuutta

Käytyjen keskusteluiden perusteella on tullut selväksi, että vakuutuksen rooli palvelulle luottamusta ja vakautta tuottavana tekijänä on suuri. Etenkin tapauksissa, joissa vakuutuksenottajana on yksityishenkilö, on vakuuttamisen selkeys ja toimivuus selkeää vetovoimatekijä ja jopa ratkaisevaa palvelun käyttämiselle. Vakuutuksen rooli korostuu vahinkotilanteissa. Vahinkotilanteissa on keskeistä, että eri osapuolten väliset vastuut on selkeästi sovittu ja kuvattu.

Liikennevakuutus on lakisääteinen

Liikennevakuutus on lakisääteinen eli pakollinen kaikille liikenteessä käytettäville ajoneuvoille. Tämä aiheuttaa sen, että liikennevakuutuslaissa säädetään tarkasti liikennevakuutuksen toiminnasta; muun muassa vakuutuksenottajasta, vakuutus- ja vahinkohistorian kertymisestä, vakuutuksen alkamisesta ja päättymisestä sekä korvauksista. Liikennevakuutuksen osalta sääntely aiheuttaa sen, että merkittävien muutosten aikaansaaminen vie aikaa ja edellyttää yhteistyötä.

Liikenne- ja kaskovakuutus

Moottorijoneuvovakuuttaminen koostuu lakisääteisestä liikennevakuutuksesta sekä vapaaehtoisesta autovakuutuksesta (kasko). Liikennevakuutus on lakisääteisenä pakollinen, ja siitä korvataan liikennevahingossa aiheutuneet henkilövahingot sekä ulkopuolille aiheutuneet omaisuusvahingot. Kaskovakuutus on vapaaehtoinen. Siitä korvataan omalle ajoneuville aiheutuneita vahinkoja. Vakuutuksenottaja voi valita turvan tason.

Lisäturva

Liikenteen kehittyessä yllämainitut liikenne- ja autovakuutus eivät välttämättä sovellu kaikkiin liikennepalveluihin ja -sovelluksiin. Tästä huolimatta niihin on löydettävissä muita vakuutustuotteita.

Johtopäätökset

Liikennealan kansallisen kasvuohjelman (sittemmin Liikennealan kestävä kasvun ohjelma) yhtenä toimenpiteenä toteutettu liikennevakuutusfoorumi kokosi liikennepalveluiden tuottajia, vakuutusalan edustajia ja viranomaisia yhteen pohtimaan tulevaisuutta. Sekä juridiselta kulmalta tehty että palveluiden suunnasta toteutettu tarkastelu osoitti, että liikennevakuutusjärjestelmä toimii myös lähitulevaisuudessa.

Tulevaisuutta koskevassa tarkastelussa jouduttiin kuitenkin hyväksymään lukuisia epävarmuuksia, koska muun muassa lainsäädäntö kulkee jonkin verran teknistä kehitystä jäljessä. Toisaalta, raporttia varten tehdyt arviot pohjaavat maltilliseen arvioon teknologian kehityksestä. Nopeat muutokset esimerkiksi kuluttajien käyttäytymisessä tai ajamisen automaation yleistymisessä aiheuttaisivat tarpeen arvioida asioita uudelleen.

Liikenteen vastuukysymysten osalta ollaan hiljalleen siirtymässä uudenlaiseen ajattelutapaan. Wienin tieliikennesopimuksen muutoksen myötä liikenteessä tullaan entistä enemmän kohtaamaan tilanteita, joissa kuljettajana toimiikin luonnollisen henkilön sijaan automaatiojärjestelmä. Tämän myötä perinteinen kuljettajavastuuoppi ja esimerkiksi kuljettajan inhimillisen toiminnan tarkastelu siirtyy vähitellen teknologian ja sen taustalla olevien toimijoiden vastuiden arviointiin. Kyseisellä muutoksella on vaikutusta myös lainsäädäntöömme, jossa on edelleen piirteitä oletuksesta, että kuljettajana toimii luonnollinen henkilö, johon inhimillisiä vastuita ja velvollisuuksia voi kohdistaa.

Toinen kehitystä vaativa osa-alue on tiedon hyödyntäminen ja tarvittavat tietojärjestelmät. Tässä raportissa ei käsitelty esimerkiksi ajoneuvoista kerättävien tietojen hyödyntämisen mahdollisuuksia, mutta liikennevakuuttamiseen liittyvät kansalliset tietokannat tulivat muutamaan otteeseen esiin. Tietojärjestelmien perusongelmia ovat eri toimijoiden erilainen valmius kehittää järjestelmiä ja toisaalta järjestelmien ominaisuudet. Siinä missä ketterät liikennepalveluiden tarjoajat pystyisivät miltei reaaliaikaiseen tiedonvaihtoon, perinteisemmät toimijat saattavat toimia hyvinkin staattisessa ympäristössä tietosäällön muutosten suhteen.

Tulevaisuuden liikenteen vakuuttamisen kannalta oleelliseksi kysymykseksi nähtiin myös vakuuttamisvelvollisuuden rajanveto, sillä osa liikenteen uusista palveluista hyödyntää ajoneuvoja, jotka osuvat juuri vakuuttamisvelvollisuuden rajapintaan. Juuri tällä hetkellä tämän teeman polttopisteessä ovat sähköiset liikkumisvälineet kuten sähköpotkulaudat,

jotka toisaalta ovat kuluttajan kannalta houkuttelevia, mutta joihin liittyy myös merkittävä onnettomuusriski. Meneillään olevien lainsäädäntöhankkeiden vuoksi tästäkään asiasta ei päästy sanomaan viimeistä sanaa, mutta asiaan liittyen esitettiin muutamia skenaarioita.

Raportin taustalla olevissa työryhmäkeskusteluissa todettiin, että vakuutusvelvollisuuden ulkopuolella olevat ajoneuvot eivät ole vakuuttamisen kannalta ongelma – sopivia vakuutustuotteita löytyy. Todellinen haaste on ennemminkin se, että riittävän aikaisessa vaiheessa tunnistetaan tarvittavat vakuutustuotteet ja saadaan rakennettua toivottu vakuutuskokonaisuus. Tämän työn onnistuminen edellyttää puolestaan riittävää vuoropuhelua, sillä vakuuttamiseen liittyy jonkin verran yksityiskohtia, joiden hallinta on välttämätöntä.

Jotta liikennevakuuttamista saadaan kehitettyä edelleen, vuoropuhelun eri toimijoiden kesken tulee jatkua. Liikennevakuuttamiseen liittyy useita eturyhmiä, joilla kullakin on oleellinen osa järjestelmän toiminnassa. Esimerkiksi pienet järjestelmämuutokset yhdessä osassa järjestelmää saattavat tuottaa tuntuvat muutoskustannukset toisaalla. Toisaalta, liikennevakuutustuotteiden tulee soveltua tuleviinkin liikennepalveluihin, ja palveluiden tulee mukautua asiakaskäyttötymisen muutoksiin. Tämä vaatii väistämättä kehitystyötä myös tietojärjestelmien osalta.

